Dziennik Urzędowy
MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

Warszawa **Nr. 1** d. 25 stycznia 1920 r.

Spis rzeczy.

1.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryf na polskiej części uprz. kolei Koszycko-Bogumińskiej z Grudnia 1919 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 (Dz. Pr. No. 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 (Monitor Polski, Nr. 82 z dnia 16 kwietnia 1919) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zatwierdza się niżej wskazane podwyższenie taryf na polskiej części uprz. kolei Koszycko-Bogumińskiej, wprowadzone za zezwoleniem Rady Narodowej w Cieszynie i ogłoszone w swoim czasie w dziennikach miejscowych.

A.

Uprz. kolej Koszycko-Bogumińska.

Miejscowa taryfa towarowa, część II dla przewozu towarów pośpiesznych i zwyczajnych, ważna od 1 lutego 1917 r. z dodatkami I i II.

Podwyższenie należytości.

Z ważnością od 15 sierpnia 1919 r. aż do odwołania, względnie aż do przeprowadzenia w taryfie, najdalej jednak do 1 lutego 1920 r., podwyższa się w powyższej taryfie wszystkie stawki o 100%. Przytem należy ułamki zaokrąglić na całe halerze za 100 kilo względnie za 1 metr kwadratowy powierzchni.

B.

Uprz. kolej Koszycko-Bogumińska.

Osobowa i bagażowa taryfa, część II, ważna od 15 listopada 1917 r. Taryfa dla przewozu osób, bagażu i psów między węgier. i austr. szlakami kolei Koszycko-Bogumińskiej ważna od 15 listopada 1917 r.

Z ważnością od 15 sierpnia 1919 r. aż do odwołania podwyższa się odnośnie do polskich części kolei Koszycko-Bogumińskiej na Śląsku w wyżej wymienionych taryfach przewidziane ceny biletów jazdy wszelkiego gatunku, o ile poniżej przy niektórych gatunkach biletowych nie poczyniono

wyjątków, w ten sposób, że w miejscu cen biletów jazdy III klasą pobierać się będą dotychczasowe ceny biletów jazdy II klasą, zaś w miejsce obecnych cen II klasy dotychczasowe ceny I klasy, wreszcie w miejsce obecnych cen I klasy podwójną cenę dotychczasowych biletów jazdy I klasy. Miesięczne karty przestrzeniowe dla polsko-śląskich szlaków, które wydawane będą tylko na odległości do 50 klm. podwyższa się o 25%, robotnicze karty tygodniowe oraz robotnicze karty powrotne o 50%. Wyłączone są od podwyżki miesięczne karty uczniowskie, które wydawać się będzie nadal po dawnej cenie.

W końcu podwyższa się dotychczasowe należytości za przewóz psów, bagaży i przesyłek nadzwyczajnych oraz wszelkie należytości najniższe o 50%.

Ceny biletów peronowych podwyższa się o 100%.

Przy obliczaniu należytości pozostałe ułamki zaokrągla się na całe halerze, wreszcie przy podwyższaniu miesięcznych kart przestrzenionych pozostające reszty halerzowe od 1 do 9 halerzy na 10 halerzy.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt.*

2.

ROZPORZĄDZENIE

w sprawie postępowania z towarami przywożonemi z zagranicy kolejami żelaznemi.

Celem przyspieszenia odbioru towarów przywożonych z zagranicy oraz przeciwdziałania niedozwolonemu przywozowi towarów zagranicznych zarządza się, na wniosek Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu, w myśl dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. (D. P. P. P. 1919 Nr. 14 poz. 152) oraz dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. (D. P. P. P. 1919 Nr. 15 poz. 216) i w uzupełnieniu Rozporządzenia Ministerjalnego z dn. 6 sierpnia 1919 r. (Dz. U. Rz. P. 1920, Nr. 5, poz. 27) co następuje:

Art. 1. Po przybyciu towarów zagranicznych do stacji, gdzie ma być uskuteczniona odprawa celna, ekspedycja kolejowa niezwłocznie przedkłada urzędowi celnemu wszystkie dokumenty, dotyczące przybyłych przesyłek. Na podstawie tych dokumentów urząd celny orzeka, które przesyłki podlegają odprawie celnej w wagonach bez wyładowania, a które po uprzedniem wyładowaniu do magazynów.

Art. 2. Ekspedycja kolejowa wywiesza na widocznem miejscu obwieszczenie, zawiadamiające adresatów o przybyciu zagranicznych przesyłek, z oznaczeniem, które przesyłki będą odprawiane bez wyładowania, a które po wyładowaniu do magazynów, oraz udziela odpisu tego obwieszczenia urzędowi celnemu.

Art. 3. Właściciele i osoby upoważnione do dysponowania przesyłkami, winni zgłosić je w myśl wywieszonego obwieszczenia urzędowi celnemu do oclenia w następujących terminach:

a) przesyłki, przeznaczone do odprawy bez wyładowania, w ciągu 24 godzin po dniu ogłoszenia,

b) przesyłki, przeznaczone do wyładowaniu do magazynów, w ciągu 48 godzin po dniu ogłoszenia.

Art. 4. Towary niezgłoszone w powyższych terminach urzędowi celnemu przez właścicieli lub osoby uprawnione do dysponowania temi towarami, mają organy kolejowe zgłosić z urzędu do oclenia.

Art. 5. W wypadkach gdy na zasadzie artykułu 4 będzie towary zgłaszała kolej, upoważnia się urzędy celne, o ile Skarb Państwa z tego powodu nie będzie narażony na straty, do przeprowadzenia odpraw celnych na podstawie zgłoszeń ustnych.

Art. 6.

a) Towary zgłoszone urzędowi celnemu do oclenia w myśl art. 3 niniejszego rozporządzenia, nie pokryte pozwoleniami Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu, mają być po spisaniu odpowiedniego protokułu i ocleniu przez kolej przekazane przez nią do dyspozycji Państwowego Urzędu zakupu artykułów pierwszej potrzeby w celu zakupu po cenach normalnych w walucie polskiej,

b) towary zwolnione od pozwoleń przywozowych jakoteż i pokryte pozwoleniami, lecz nie odebrane w ciągu 24 godzin po uskutecznieniu rewizji celnej, mają być po spisaniu odpowiedniego protokułu i ocleniu przez kolej przekazane przez nią do dyspozycji Państwowego Urzędu zakupu artykułów pierwszej potrzeby celem zakupu po cenach normalnych w walucie polskiej.

Art. 7. Niezgłoszenie towarów przez właścicieli lub osoby upoważnione do oclenia urzędowi celnemu w myśl art. 3 niniejszego rozporządzenia pociąga za sobą skutki, przewidziane w art. 3—6 dekretu Naczelnika Państwa z dn. 7 lutego 1919 r. (D. P. P. P. 1919 r. Nr. 15 p. 216).

Niezależnie od tego, towary te, o ile w myśl ust. 2 art. 6 powołanego dekretu i rozporządzenia wykonawczego do tego dekretu Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 18 grudnia 1919 r. (Dz. U. r. 1920 Nr. 3 poz. 14) podlegają sprzedaży w toku postępowania, mają być niezwłocznie po ocleniu przez kolej w myśl p. 4 niniejszego rozporządzenia i po przeprowadzeniu przez urząd celny postępowania przepisanego w p. 13 rozporządzenia wykonawczego Ministra Przemysłu i Handlu do powołanego dekretu z dn. 6 sierpnia 1919 r. (Dz. U. Rz. P. r. 1920, Nr. 5, poz. 27) przekazane przez kolej do dyspozycji Państwowego Urzędu zakupu artykułów pierwszej potrzeby. Należność za towar w walucie polskiej podług cen normalnych, po potrąceniu należności celnych i kolejowych, przekaże Państwowy Urząd zakupu artykułów pierwszej potrzeby — w razie orzeczenia przez powołane w dekrecie władze konfiskaty towaru — Skarbowi Państwa, w przeciwnym razie — wypłaci właścicielowi towaru.

Art. 8. Towary przekazane Państwowemu Urzędowi zakupu artykułów pierwszej potrzeby w żadnym wypadku nie podlegają zwrotowi stronie.

Art. 9. Urzędy celne nie będą uwzględniały pozwoleń z datą wystawienia późniejszą od daty stempla granicznej stacji wchodowej na liście przewozowym.

Art. 10. Kwoty należne urzędowi celnemu za towary przekazywane do dyspozycji Państwowego Urzędu zakupu artykułów pierwszej potrzeby

wpłaca kolej urzędowi celnemu niezwłocznie gotówką, lub korzysta z kredytu cła, o ile dla danej stacji przyznane jest wpłacanie cła miesięcznie. Kwoty uiszczonego cła zarachowuje kolej w listach kolejowych przewozowych i pobiera je wraz z należnościami kolejowemi od Państwowego Urzędu zakupu artykułów pierwszej potrzeby przy wydaniu towarów.

Art. 11. Jednocześnie z wejściem w życie niniejszego rozporządzenia uchyla się art. 9 rozporządzenia ministerjalnego z dn. 6 sierpnia 1919 r. (Dz. U. Rz. P. r. 1920, Nr. 5, poz. 27) o ile chodzi o przesyłki koiejowe.

Art. 12. Rozporządzenie niniejsze ma charakter przejściowy i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

Warszawa, dn. 20 grudnia 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
w z. *Henryk Strasburger.*

Minister Skarbu:
W. Grabski.

Minister Aprowizacji:
St. Śliwiński.

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:
w z. *Z. Chmielewski.*

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt.*

3a.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych z d. 31. XII 1919 Nr. 43/15639.

Zgodnie z uchwałą Komisji Międzyministerjalnej w dniu 15 — 17 kwietnia r. z., w celu regulowania przewozów poszczególnych Ministerstw w granicach przynanego im na każdy miesiąc kontyngentu wagonów, każde Ministerstwo wydaje nadawcom pisemne zlecenia, według opracowanego przez wspomnianą Komisję wzoru, na zasadzie których stacje wysyłające powinny nadać wagony z zachowaniem ustalonej dla każdego Ministerstwa kolejności. Wyjątek stanowiły przewozy transportów wojskowych, wykonywane za listami transportowymi litera B, lub na specjalne zarządzenia K.T.W. skierowane do Dyrekcji Kolejowych, przewozy węgla ładowanego w kopalniach i przewozy tak zwanych towarów wolnego handlu. Te cztery kategorje przewozów uskuteczniają się bez pisemnych zleceń.

Siedmiomiesięczna praktyka wykonywania przewozów na zasadzie pisemnych zleceń wykazała pewne nieprawidłowości przy wydawaniu i korzystaniu z nich, mianowicie: wydawanie przez różne Ministerstwa zleceń na jedno i te same przewozy lub też wydawanie zleceń niezgodnych co do treści i formy z wypracowanym przez Komisję Międzyministerjalną wzorem, wydawanie blankietów zleceń niezapełnionych wszystkiemi wymaganemi

danemi lub wreszcie z poprawkami uzupełnieniami uczynionemi często różnym charakterem pisma itp., wszystko to daje możność osobom zainteresowanym nielegalnego przewozu ładunków ze szkodą dla przewozów uprzywilejowanych — pilnych.

W celu zapobieżenia temu na przyszłość, na posiedzeniu Komisji Międzyministerjalnej w dniu 26 listopada r. b. przedewszystkiem została dokładnie ustalona kompetencja każdego Ministerstwa, co do rodzaju ładunków, na przewóz których może wydawać pisemne zlecenia zgodnie z planem przewozowym a mianowicie:

1. Ministerstwo Aprowizacji — dla wszelkich artykułów żywnościowych, artykułów aprowizacyjnych pierwszej potrzeby i toru.
2. Ministerstwo Robót Publicznych — dla wszelkich surowych materjałów budowlanych z wyjątkiem drzewa budowlanego i dla wszelkich maszyn i narzędzi budowlanych.
3. Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych — dla zboża siewnego i ziemniaków do sadzenia za listami przewozowymi Ministerstwa Aprowizacji, nasion wszelkich roślin; siana i słomy, krzewów, sadzonek i kwiatów żywych, drzewa budowlanego, inwentarza hodowlanego i roboczego, żywych pszczół i uli z pszczołami, ryb i zarybków do hodowli, odpadków przemysłowych, karmnych i nawozowych, surowców przemysłowych roślinnych i zwierzęcych znaczenia gospodarskiego; lokomobili, motorów do maszyn rolniczych, oraz narzędzi i maszyn rolniczych; nawozów sztucznych i naturalnych; okopowych i warzyw pastewnych; różnych przedmiotów potrzeb gospodarstwa wiejskiego i leśnego.
4. Ministerstwo Poczt i Telegrafów — dla słupów telegraficznych i wszelkich materjałów potrzebnych dla telefonów i telegrafu.
5. Ministerstwo Zdrowia Publicznego dla ambulansów, aparatów i środków dezynfekcyjnych i lekarskich oraz urządzeń szpitalnych.
6. Ministerstwo Skarbu — dla melasy, spirytusu, ropy i produktów naftowych.
7. Ministerstwo Przemysłu i Handlu — dla drzewa kopalnianego, wszelkich surowców przemysłowych i materjałów pomocniczych oraz gotowych produktów wytwarzanych w fabrykach z wyjątkiem produktów spożywczych jako to mąki, krochmalu, cykorji, spirytusu, melasy itp.), drzewa przemysłowego dla przerobów fabrycznych (jako też meble, forniery, posadzki itp.)
8. Naczelna Rada Ludowa Cieszyńska — dla wszelkich transportów produkcji przemysłowej Cieszyńskiej.
9. Generalny Delegat Rządu na Małopolskę — dla wszelkich przewozów wewnątrz Małopolski dla potrzeb ludności i przemysłu Małopolski.
10. Zarząd Cywilny Ziem Wschodnich — dla wszelkich przewozów w granicach ziem wschodnich dla potrzeb miejscowej ludności i przemysłu.
11. Główny Urząd Zaopatrywania Armji (G. U Z. A.) — wydaje pisemne zlecenia na przewóz żelaza, metali manufaktury wełnianej, artykułów technicznych i drzewa do fabrykacji na użytek

armji, wysyłanych i adresowanych dla prywatnych osób i instytucji. Dla tych przewozów kolejność nadania wagonów ustanawia się zaraz po transportach nadawanych przy pisemnych zleceniach Ministerstwa Aprowizacji.

12. Ministerstwo Spraw Wojskowych — na przewóz transportów wojskowych wydaje listy transportowe litera B, a na przewóz transportów dla potrzeb wojska, przy których odbiorca musi być bezwarunkowo i wyłącznie instytucja wojskowa — oddzielne zaświadczenia, zgodnie z okólnikiem Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 11 grudnia r. b. Nr. 4314909, które zastępują pisemne zlecenia.

13. Państwowy Urząd Węglowy — na przewóz węgla, koksu i drzewa opałowego wydaje odpowiednie poświadczone przez siebie listy przewozowe, które zastępują w danym wypadku pisemne zlecenia.

Jednocześnie potwierdzając i uzupełniając wskazówki co do pisemnych zleceń, zawarte w protokóle Komisji Międzyministerjalnej z dnia 15 — 17 kwietnia, jak również w liście Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 25 kwietnia r. b. Nr. 43. 4236/3. 2288, poleca się ściśle przestrzegać co następuje:

1. Pisemne zlecenia co do treści i formy muszą się zupełnie zgadzać z wzorem opracowanym przez Komisję Międzyministerjalną z dnia 15 – 17 kwietnia r. z. bez żadnych zmian, skrótów i uzupełnień.

2. Obydwie strony pisemnych zleceń muszą być dokładnie zapełnione wszystkiemi wymaganemi danemi o stacji wysyłającej i docelowej, nazwisku wysyłającego i odbiorcy, rodzaju i ilości ładunku, terminu ważności zlecenia i muszą być opatrzone datą wydania, Nr. porządkowym, pieczęcią (na jednej i drugiej stronie) odpowiedniego Ministerstwa i podpisem jego przedstawiciela upoważnionego do wydawania zleceń.

3. Na każdą przesyłkę wagonową powinno być wydane oddzielne pisemne zlecenie. Wydawanie jednego zlecenia na cały transport, składający się z kilku wagonów, jest niedopuszczalny.

4 Pisemne zlecenia ważne są tylko na ten miesiąc, na który zostały wydane. Przedłużenie terminu ważności na miesiąc następny, chociażby było zaświadczone pieczęcią i podpisem przedstawiciela Ministerstwa, który wydał pisemne zlecenie, uwzględniać nie należy.

5. Wszelkie poprawki, podskrobania, dopisywania i uzupełnienia w tekście pisemnych zleceń, jak również brak którychkolwiek z wyszczególnionych w punkcie 2 danych lub niezgodność co do treści i formy z wymaganiami punktów 1, 3 i 4 czynią pisemne zlecenia nieważnymi i przyjmowanie do przewozu nadawanych przy takich zleceniach ładunków surowo jest wzbronione.

6. Każde pisemne zlecenie po uskutecznieniu naładunku i sformowaniu dokumentów przewozowych należy przykleić do kopji ceduły, pozostającej na stacji, zaś w liście przewozowym i cedule w rubryce pod nazwą towaru odnotować. Zgodnie z pisemnem zleceniem Ministerstwa ....
.... N. .... z dnia .... 1920 r.
jak to wskazano w liście Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 25. 4 r. z. Nr. 43. 4236/3. 2288, a w samem zleceniu w ostatnich dwóch rubrykach należy odnotować datę załadowania i Nr. Nr. listów przewozowych.

7. Dyrekcje polecą inspektorom i rewizorom ruchu, handlowym i rachunkowości stacyjnej nadzór nad ścisłem przestrzeganiem przez stacje wyszczególnionych wyżej wskazówek i w razie zauważonych jakichkolwiek nieprawidłowości zarządza środki w celu usunięcia takowych, komunikując o ważniejszych faktach do wiadomości Ministerstwa Kolei Żelaznych Sekcji Eksplotacyjnej Wydziału Ruchu i Przewozów.

Powyższe wprowadza się w życie z dniem 1-go stycznia 1920 r.

Wzór pisemnego zlecenia przy niniejszym załączony.

Ministerstwo Kolei Żelaznych:
Krzyżanowski.

3b.

MINISTERJUM

Wzór *(1 strona).*

....

Dn. 1920 r.

Nr.

Ministerjum .... prosi Dyrekcję Kolejową w .... o przewiezienie na rachunek planu przewozowego na miesiąc .... wyszczególnionych na odwrotnej stronie i zaświadczonych pieczęcią i podpisem ....
....
przesyłek. —

Niniejsze zachowuje swą wartość do dnia ....
.... 19...... roku. —

Ministerjum ....
(—) Podpis.

Pieczęć:

3c.

Wzór *(2 strona).*

Do Zawiadowcy stacji ....

Zgodnie z zamieszczonym na odwrotnej stronie poleceniem Ministerjum .... proszę o przewiezienie w czasie od .... do .... 19...... roku następujących przesyłek:

Od stacji	Do stacji	Imię i nazwisko		Rodzaj towaru	Ilość ładunków		Adnotacja o wykonanych przewozach	
		wysyłającego	odbiorcy		liczba wagonów	w tonach	data załadowania	NN. listów przewozowych

Pieczęć

Ogółem

wyraźnie podpis ....

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie skrócenia terminu do załadowania i wyładowania przesyłek, oraz podwyższenia postojowego na Polskich Kolejach Państwowych w Małopolsce i na Śląsku, jak również w sprawie zmiany niektórych przepisów „Tymczasowej Taryfy dla Okręgów Warszawskiego i Radomskiego“ na całym obszarze jej zastosowania, oraz niektórych przepisów austrjackiego regulaminu ruchu i austrjacko-węgierskiej i bośniacko-hercegowińskiej taryfy towarowej część I, dział A i B.

Na mocy § 2 ust. (4), § 63 ust. (12) i § 80 ust. (8) regulaminu ruchu, wydanego rozporządzeniem b. austrjackiego Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 11 listopada 1909 r. (Dziennik Ustaw Państwa Austrjackiego Nr. 172) oraz na mocy dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dn. 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, znosząc odnośne rozporządzenia ogłoszone w Monitorze Polsktm Nr. 249 z 15 listopada 1919 r. i Dzienniku Ustaw Nr. 86 z 1919 r. poz. 467 i 469, zarządzam, co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.

I.

Tymczasowa Taryfa Towarowa z dn. 1 listopada 1919 r. dla Okręgów Warszawskiego i Radomskiego na całym obszarze jej zastosowania. Część I, § 9 punkt 3. Kolej ma prawo i przed upływem terminu przeznaczonego na wyładowanie przesyłkę wyładować swojemi środkami.

§ 17. Skraca się termin odbioru drobnych przesyłek do 12 godzin.

§ 18. Przesyłki nie odebrane w terminie 48 godzin od chwili zawiadomienia odbiorcy o przybyciu (§ 16) kolej ma prawo sprzedać z licytacji bez zawiadomienia nadawcy i odbiorcy

Część II, dział C, II-9. Podwyższa się postojowe przy przewozie ropy, nafty, benzyny i olejów mineralnych, przewożonych w wagonach kotłach (cysternach):

a)	za każdą rozpoczętą godzinę w dniu pierwszym	5	mk.
b)	„ „ „ „ dnia drugiego	10	„
c)	„ „ „ „ dnia trzeciego i następnych	15	„

II.

Okręgi Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

A.

Z powodu braku wagonów skraca się tymczasowo na wszystkich szlakach Okręgów Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej termin do załadowania i wyładowania przesyłek, załadowywanych i wyładowywanych

obowiązkowo przez nadawców i odbiorców, do 6 godzin dziennych, wyjąwszy przesyłek ropy, nafty, benzyny i olejów mineralnych w wagonach kotłach (cysternach), dla których naładunku i wyładunku ustanawia się termin 8 godzin dziennych, a dla olejów ciężkich w miesiącach grudniu, styczniu i lutym 10 godzin dziennych. Na wyładowanie i załadowanie wagonów kotłów (cystern) w rafinerjach nafty przedłuża się powyższy termin do 12 godzin dziennych.

Godziny dzienne liczy się od 7 do 19 godziny (7 rano do 7 wieczór) w dnie powszednie, a w dnie świąteczne i niedzielne od 7—14 godziny (7 rano do 2 po poł.), nie wykluczając przerwy południowej.

Równocześnie podwyższa się taryfowe postojowe za przetrzymanie wagonów ponad powyżej oznaczone terminy w ten sposób, że pobiera się:

za każdą rozpoczętą godzinę pierwszych 24 godzin przetrzymania:

a) wagonów kotłów (cystern) na przesyłki ropy, nafty, benzyny i olejów mineralnych . . . . po 7 k.

b) innych wagonów . . . . „ 6 „

za każdą rozpoczętą godzinę drugich 24 godzin przetrzymania:

a) wagonów kotłów (cystern) na przesyłki ropy, nafty, benzyny i olejów mineralnych . . . . „ 14 „

b) innych wagonów . . . . „ 10 „

za każdą rozpoczętą godzinę dalszych 24 godzin przetrzymania:

a) wagonów kotłów (cystern) na przesyłki ropy, nafty, benzyny i olejów mineralnych . . . . „ 21 „

b) innych wagonów . . . , ... „ 20 „

Powyższe skrócenie terminu naładowania i wyładowania nie dotyczy wagonów kotłów (cystern) zagranicznych. Za wagony kotły (cysterny) zagraniczne, stojące na prywatnych bocznicach postojowe nie liczy się; za przetrzymanie zaś takich cystern na torach stacyjnych ponad 72 godziny pobiera się po 30 k. za każdą rozpoczętą dobę.

Rozporządzenie to dotyczy także i bocznic tak co do skrócenia terminu naładowania i wyładowania, jak co do wysokości postojowego.

B

a) Postanowienia § 63 ust. (6) i § 80 ust. (6), według których za niedziele i święta pobiera się postojowe tylko wówczas, kiedy termin naładowania lub wyładowania upłynął już dnia poprzedniego o godzinie 2-ej pp., a jeżeli kilka dni świątecznych następuje po sobie opłata za przetrzymanie wagonu pobiera się tylko za dzień jeden, znosi się.

Terminy ładowania i wyładowania nie przedłużają się o niedziele i święta.

b) Kolej ma prawo — pomimo przepisu § 80 ust. (6) regulaminu ruchu przesyłki, które wyładować ma obowiązek odbiorca, wyładować sama przed terminem wyznaczonym dla tych czynności. W takim wypadku nie może jednak kolej pobierać kosztów wyładowania.

c) Przepis § 80 ust. (1) regulaminu ruchu, według którego termin do odebrania przesyłek, wyładowywanych obowiązkowo przez kolej, musi wynosić przynajmniej 24 godzin, znosi się. Termin ten,

o ile nie jest on krótszy według przepisów austrjacko-węgierskiej i bośniacko-hercegowińskiej taryfy towarowej, część I dział B, rozdział D 10, oznacza się na 12 godzin.

d) Przepisy § 81 ust. (1) dotyczące terminu wykupna listu przewozowego, oraz odnośne wykonawcze postanowienia taryfowe, oparte na tych przepisach, znosi się. Odbiorca jest obowiązany wykupić list przewozowy w terminie, ustanowionym do odebrania przesyłek.

e) W razie braku odpowiednich składów na stacji odbiorczej albo gdyby składy te nie wystarczały lub okazały się potrzebnemi na inne cele, kolej ma prawo na koszt i odpowiedzialność uprawnionego do rozporządzania przesyłką nie odebrane towary oddać do przechowania osobie trzeciej, albo je złożyć na wolnych miejscach niekrytych, albo wreszcie po 48 godzinach, licząc od chwili dokonanego zawiadomienia odbiorcy o nadejściu przesyłki, sprzedać je w przepisany sposób bez zawiadomienia o tem nadawcy i odbiorcy.

f) W razie przeszkody w wydaniu przesyłki kolej ma obowiązek tylko wtedy po myśli § 81 regulaminu ruchu zawiadomić nadawcę o przyczynie przeszkody i żądać od niego dyspozycji, jeżeli przesyłka może być bezpiecznie przechowaną na stacji odbiorczej. W każdym innym wypadku ma kolej prawo niepodjętą przesyłkę sprzedać urzędownie bez poprzedniego zawiadomienia nadawcy i odbiorcy.

C.

Postanowienie wykonawcze III, do § 63 regulaminu ruchu zmienia się w ten sposób, że podwyższa się:

a) kaucję, przepisaną ustępem (3) na	40 k.
b) ust. (4) otrzymuje następujące brzmienie: „Jeżeli zamawiający wagon odmawia go już po podstawieniu jednak przed upływem terminu do ładowania, to ma uiścić od chwili podstawienia wagonu przepisane postojowe najmniej jednak	20 „
c) należytość według ust. (5) na	40 „
d) najmniejszą należytość według ust. (6) na	40 „

D.

Należytości za wskazane w rozdziale D — 5 austrjacko-węgierskiej i bośniacko-hercegowińskiej taryfy towarowej, część I, dział B podwyższa się za:

naładowanie do	k. 1.20 za każde 100 kg.
wyładowanie do	„ 0.80 „ „ „ „
przeładowanie do	„ 2.00 „ „ „ „

Niniejsze rozporządzenie obowiązuje od dnia 15 stycznia 1920 r.

Warszawa, dn. 5 stycznia 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:

K. Bartel.

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie przedłużenia ważności dogatku II do wewnętrznej taryfy towarowej kolei Koszycko-Bogumińskiej.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 (Dz. Pr. Nr. 14 poz 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 16 kwietnia 1919), i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu przedłuża się na polskiej części uprz. kolei Koszycko-Bogumińskiej termin ważności dodatku II do wewnętrznej taryfy towarowej, część II, z dnia 1 lutego 1917 r. po koniec roku 1920.

Warszawa, dnia 9 stycznia 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:
K. Bartel.

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o podziale przychodzących i odchodzących ładunków pomiędzy poszczególne stacje węzła Warszawskiego.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski) Nr. 82 z dn. 10 kwietnia 1919 r.), i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Ze względu na to, że niektóre stacje węzła Warszawskiego, gdzie jest skoncentrowane znaczne przybycie i nadanie ładunków, nie mają dostatecznych środków do ich rozładowania oraz w celu zapobieżenia perjodycznemu zamykaniu takich stacji wskutek ich przeładowania dla przyjęcia przesyłek, wprowadza się następujący podział wydawania i nadawania przesyłek w węźle Warszawskim:

1) na stacji Warszawa Wiedeńska mają być przyjmowane i wydawane tylko przesyłki odchodzące i nadchodzące ze szlaków lub przez szlaki Szczakowa-Warszawa, Aleksandrów-Warszawa, Kalisz-Warszawa;
2) na stacji Warszawa Kowelska — tylko przesyłki odchodzące i nadchodzące ze szlaków lub przez szlaki Szczakowa-Warszawa, Aleksandrów-Warszawa, Kalisz-Warszawa i Mława-Warszawa;
3) na st. Warszawa Brzeska, Warszawa Petersburska i Praga Nadwiślańska — przesyłki odchodzące i nadchodzące we wszystkich kierunkach.

Powyższy sposób kierowania przesyłek dotyczy ładunków drobnych i wagonowych szybkości pospiesznej i zwyczajnej za wyjątkiem:

1) wszelkich ładunków, przewożonych w pociągach pospiesznych, t. zw. mieszanych, które to ładunki mogą być nadawane i wydawane na stacjach odejścia lub przybycia tych pociągów w Warszawie, stosownie do tego, na jakie szlaki odchodzą lub z jakich przybywają pociągi, bez względu na powyższe ograniczenia (Np.

na st. Warszawa Kowelska mogą być nadawane lub wydawane przesyłki pospieszne, przewożone pociągami mieszanemi, kursującemi na szlaku Warszawa Kowelska-Białystok);

2) wszelkich ładunków, naładowywanych i wyładowywanych w połączonych bocznicami składach, magazynach, fabrykach, i t. p., jak również na już wydzierżawionych placach kolejowych, które to ładunki mogą być nadawane i wydawane, bez względu na powyższe ograniczenia, na tych stacjach, przy których znajdują się odpowiednie składy, magazyny, fabryki i place;

3) wszelkich ładunków, podlegających cłu i przekazywanych z granicznych urzędów celnych do odprawy celnej w Warszawskim urzędzie celnym.

Na czas stosowania wskazanych w niniejszem rozporządzeniu ograniczeń, zabrania się przestawianiu na inne miejsca podstawionych już dla naładunku lub wyładunku wagonów, jak również przeekspedjowania lub przewozu przesyłek w obrębie węzła Warszawskiego.

O ile warunki techniczne pozwalają, Dyrekcja Warszawska Kolei Polskich może w drodze wyjątku od niniejszego rozporządzenia pozwalać na przewóz przesyłek z jednej stacji węzła Warszawskiego, na drugą stację tegoż węzła lub na bocznice, przylegające do węzła, oraz z tychże bocznic, z pobieraniem opłat, wskazanych w p. 7 Wykazu opłat dodatkowych (część II dział P., poddział II) Tymczasowej Taryfy Towarowej, obowiązującej od dnia 1 listopada r. z.

Warszawa, dnia 14 stycznia 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:
K. Bartel.

7.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcyj Koleji Państwowych w sprawie ogłaszania opóźnień pociągów osobowych publiczności z d. 17. I. 1920. Nr. 42493.

W celu dokładnego informowania publiczności o ruchu pociągów, przeznaczonych do przewozu osób zarządza się na wypadek opóźnienia, co następuje:

1. Stacja, na której pociąg przewożący osoby dozna opóźnienia, wynoszącego więcej jak jednę godzinę, ma zapowiedzieć depeszą okólnikową, aż do najbliższej stacji dyspozycyjnej, względnie węzłowej czas odjazdu tego pociągu.

O ile ta stacja może już naprzód ustalić, że pociąg przewożący osoby, odejdzie z tejże stacji ze spóźnieniem, przekraczającem jednę godzinę — ma o tym wypadku zapowiedzieć zaraz okólnikową depeszą do najbliższej stacji dyspozycyjnej, względnie węzłowej przypuszczalne opóźnienie pociągu, a po jego odejściu podać również depeszą okólnikową czas jego odejścia.

2. Stacje dyspozycyjne i węzłowe, oczekujące pociągu przewożącego osoby, a spóźnionego więcej jak jednę godzinę, mają *o przepisanym czasie odejścia tego pociągu* zapowiedzieć depeszą okólnikową do najbliższej stacji dyspozycyjnej, względnie węzłowej przypuszczalne opóźnienie tego pociągu, a po jego odejściu podać również depeszą okólnikową czas tego odejścia.

3. Stacje wyjścia pociągów przewożących osoby mają w razie przewidzianych opóźnień ponad jedną godzinę zapowiedzieć tak samo *o czasie przepisanego odejścia* przypuszczalne opóźnienie — a po odejściu pociągu jego czas odejścia.

4. O ile w myśl powyższych postanowień zapowiadane opóźnienie pociągu nie powstało wskutek wypadku, zaszłego przy tym pociągu, należy zawsze w odnośnej depeszy okólnikowej zaznaczyć to dodatkiem z powodów ruchowo technicznych.

Pod wypadkiem należy w tych razach rozumieć tylko zderzenia, starcia i wykolejenia.

Zepsucie się parowozu, uszkodzenie toru, zawieje i inne przyczyny, nie powodujące uszkodzenia osób jadących pociągiem, nie mają być uważane jako wypadki w powyższem znaczeniu, lecz jako powody ruchowo-techniczne.

5. Jeżeli pociąg przewożący osoby uległ wypadkowi w znaczeniu powyższem t. j. zderzeniu, starciu się lub wykolejeniu, winna stacja, na której wypadek zaszedł, lub która się o wypadku na szlaku dowiedziała, niezwłocznie zapowiedzieć depeszą okólnikową, aż do najbliższej stacji przypuszczalne opóźnienie tego pociągu z podaniem przyczyny i z nadmienieniem, czy przy wypadku doznali podróżni jakich uszkodzeń, czy też nie.

Stacje dyspozycyjne względnie węzłowe zapowiadające takie opóźnienie na dalszą linję w myśl punktu 2. obowiązane są w odnośnej depeszy okólnikowej podać dane o przyczynie opóźnienia i o skutkach wypadku na podstawie wiadomości otrzymanej od dotyczącej stacji.

6. Jeżeli pociąg przewożący osoby doznał opóźnienia wskutek wypadku (zderzenia, starcia się lub wykolejenia) przy innym pociągu lub przy przetaczaniu, należy to w depeszy, zapowiadającej opóźnienie pociągu, przewożącego osoby, wyraźnie podać i zaznaczyć, że pociąg przewożący osoby nie uległ wypadkowi.

7. Wszystkie stacje, które donoszą wiadomość o opóźnieniu pociągu przewożącego osoby, w myśl powyższego zarządzenia, mają opóźnienie to ogłosić podróżnym przez wywieszenie piśmiennego zawiadomienia w miejscu dobrze widocznem w pobliżu okienka kasy biletowej, jakoteż przy drzwiach wejściowych.

Oprócz tego ma odźwierny *o przepisanym czasie* przyjścia pociągu ogłosić ustnie we wszystkich poczekalniach i restauracjach rozmiar opóźnienia.

W pisemnych ogłoszeniach o opóźnieniach pociągów, przewożących osoby należy na końcu ogłoszenia dodać bezwarunkowo uwagę: »Powyższe opóźnienia mogą doznać zmiany«.

W miarę nadchodzących wiadomoćci z innych stacji należy znaczniejsze zmiany opóźnienia w ogłoszonych już wiadomościach stosownie poprawić.

8. Na zawiadowców stacji i ich pomocników i wogóle personel stacyjny należy nałożyć obowiązki, aby w razie znaczniejszych opóźnień pociągów przewożących osoby, — na wszelkie zapytania co do przyczyny opóźnienia, stawiane przez osoby oczekujące pociągu, odpowiadali na podstawie otrzymanych wiadomości jak najdokładniej i bez zniecierpliwienia.

Dokładne przestrzeganie powyższych postanowień, tudzież dokładne wyjaśnienia udzielane publiczności zapobiegną nietylko łatwo zrozumiałemu zdenerwowaniu osób, oczekujących na przybycie swoich bliskich, ale także

rozszerzeniu się nieprawdziwych i ogólne zaniepokojenie wywołujących pogłosek, jakie często na tle opóźnień pociągów, przewożących osoby, powstają. Poleca się przeto Dyrekcjom, aby nie ograniczyły się tylko do ogłoszenia powyższych zarządzeń, lecz, aby zarządziły ze swej strony co należy, celem wychowania personelu w tym duchu, żeby personel sam zrozumiał obywatelską doniosłość takiego postępowania.

Ministerstwo Kolei Żelaznych

(—) *Krzyżanowski.*

8

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Centr. Zarządu Kolei Wojskowych z d. 12. I. 1920 Nr. 431 009.

W uzupełnieniu okólnika z dnia 12 stycznia r. b. Nr. 38/9635 o przewozie drzewa opałowego (patrz Monitor Polski z dnia 3 grudnia r. ub. Nr. 264) Ministerstwo Kolei Żelaznych wyjaśnia, że listy przewozowe na wywóz drzewa opałowego z Ziem Wschodnich niezależnie od podpisu i pieczęci Państwowego Urzędu Węglowego muszą być zaopatrzone również pieczęcią i podpisem Komisarza Generalnego Ziem Wschodnich względnie osoby przez niego upoważnionej. Listów przewozowych nie opatrzonych powyższymi podpisami i pieczęcią przyjmować nie należy.

Ministerstwo Kolei Żelaznych:

(—) *Czapski.*

9.

PRZEPISY

o utrzymaniu w czystości wagonów osobowych.

§ 1.

Utrzymanie w czystości wagonów osobowych należy do Wydziału Mechanicznego, który dobiera ludzi, dostarcza potrzebnych materjałów, prowadzi roboty i jest za nie odpowiedzialnym. Zwierzchnie kierownictwo i kontrola dokonanego oczyszczenia lub odkażenia należy do Wydziału Sanitarnego.

§ 2.

Rozróżnia się oczyszczanie wagonów osobowych na stacjach: 1. gruntowne, 2. dodatkowe i 3. pobieżne (na stacjach pośrednich).

Nadto do pociągów kursujących na większej przestrzeni lub w zależności od rodzaju pociągu i miejscowych warunków mogą być wyznaczani dozorcy po jednym na każdy lub na więcej wagonów dla utrzymania ich w porządku i czystości na całej przestrzeni biegu i dla obsługi pasażerów. Podczas służby dozorcy podlegają nadkonduktorowi.

§ 3.

Stacje, na których mają być dokonywane oczyszczania wagonów gruntowne i dodatkowe, winny być przewidziane w rozkładach ruchu pociągów. Przy wyborze tych stacji należy mieć na uwadze (1), iż powinny to być o ile to jest możliwe, stacje, na których jest parowozownia główna, lub conajmniej zwrotna (2), że każdy wagon powinien poddany na każdej z krańcowych stacji swego obiegu jednemu z wymienionych oczyszczań — gruntownemu lub dodatkowemu; na jedno gruntowne oczyszczanie może przypadać, w zależności od długości kursu pociągu i rozkładu jazdy, jedno lub więcej oczyszczań dodatkowych; w każdym jednak razie oczyszczania gruntowne powinny się odbywać nie rzadziej jak raz na dwie doby.

Uwaga. W końcu niniejszych przepisów wskazane są czynności, jakie mają być dokonywane przy oczyszczaniach gru townych i dodatkowych.

§ 4.

Stacje pośrednie dla oczyszczań pobieżnych wyznaczane są przez naczelnika oddziału trakcji z pośród stacji posiadających pracowników wydziału mechanicznego, przytem conajmniej rewidenta. Gdyby warunki miejscowe wymagały wyznaczenia dla tych oczyszczań stacji nie posiadającej rewidenta, natenczas może ona być wyznaczona tylko po uprzedniem porozumieniu się naczelników oddziałów trakcji i ruchu. W tym wypadku służba przeznaczona do oczyszczania podlega zawiadowcy stacji.

§ 5.

Każdy wagon w razie pobytu w warsztatach dla naprawy powinien być poddany gruntownemu oczyszczeniu.

§ 6.

Wagony rezerwowe powinny być poddawane oczyszczaniu gruntownemu od czasu do czasu, w każdym razie niezwłocznie po wyłączeniu ich z pociągu i powrocie do rezerwy. Wagony rezerwowe winny być też możliwie często przewietrzane, a zwłaszcza ich ustępy. Niezależnie od tego przed włączeniem wagonu takiego do pociągu należy sprawdzić jego czystość i w razie potrzeby doprowadzić go do stanu należytego.

§ 7.

Wagony obce czyszczone są narówni ze swoimi.

§ 8.

Wagony pocztowe, a także sypialne i restauracyjne należący do specjalnych instytucji lub towarzystw i posiadające według umowy własną obsługę do oczyszczania wewnętrznego, czyszczone są staraniem kolei tylko zewnątrz. Co się tyczy jednak kontroli pod względem czystości i dobrostanu sanitarnego, to podlegają one tej samej władzy kolejowej, co i zwykłe wagony osobowe.

§ 9.

Konduktorzy powinni, przyjmując pociąg, zawczasu zbadać przydzielone sobie wagony pod względem czystości i o zauważonych niedokładno-

ściach uwiadomić nadkonduktora, który w takich razach zwraca się do dyżurnego ruchu stacji w sposób wskazany przez Dyrekcję. Za czystość w wagonach przyjętych bez reklamacji odpowiada odnośny konduktor.

§ 10.

Oczyszczanie pobieżne na stacjach pośrednich polega na

a) przetarciu poręczy i klamek,
b) usunięciu w zimie ze stopni śniegu i lodu i posypaniu ich piaskiem,
c) zrobieniu porządku w ustępach i umywalniach,
d) uprzątnięciu z wagonów papierów, ogryzków i t. p. i zamieceniu podłogi, o ile to jest możebne bez niepokojenia i protestów pasażerów,
e) dokonaniu oczyszczenia, jakie konduktor wskaże jako niezwłocznie niezbędne.

§ 11.

W razie zanieczyszczenia wagonu kałem lub womitami, należy je zasypać piaskiem, lub popiołem, usunąć je, a potem wymyć zanieczyszczone miejsce 3%-ym rozczynem szarego mydła. Użyte do mycia gałgany lub obcinki należy spalić.

§ 12.

Dla oczyszczań zarówno poszczególnych wagonów jak i całych zestawów pociągów osobowych, zwłaszcza zaś dla oczyszczań ustępów wagonowych winny być wyznaczane za wspólnem porozumieniem przedstawicieli wydziałów sanitarnego, ruchu drogowego i trakcji oddzielne tory. Spuszczanie nieczystości z ustępów poza tymi torami jest surowo wzbronionem. W ustępach dla publiczności powinny być umieszczone ogłoszenia, zabraniające korzystania z ustępów wagonowych podczas znajdowania się pociągów w obrębie stacji.

§ 13.

Tory, o których mowa w uprzednim paragrafie, powinny być skanalizowane i posiadać kryte skrzynie lub jamy do składania śmieci z wagonów.

§ 14.

Wagony do przewożenia chorych zakaźnych powinny być zaraz po przewiezieniu zaplombowane, opatrzone nalepką „do dezinfekcji“ i przesłane do najbliższych stacji przewidzianej przez Dyrekcję dla odkażania wagonów.

§ 15.

Poza niniejszymi przepisami wydane będą jeszcze dodatkowe, o przewożeniu chorych wogóle, chorych umysłowych, chorych na choroby zaraźliwe i o sposobach odkażania (dezynfekcji) wagonów.

Również dodatkowe przepisy w następstwie obejmą oczyszczanie wagonów w specjalnych po temu instalacjach.

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE
przy oczyszczaniu

Części wagonów	gruntownem	dodatkowem
	Wagony wyściełane	
Chodniki, dywany	wyjąć z wagonu, wytrzepać, wyszczotkować (lub odkurzyć aparatem ssącym, o ile taki jest); kładzie się na miejsce nie wcześniej aż po oczyszczeniu wagonu wewnątrz, zmyciu i wyschnięciu podłogi. Chodniki z gumy lub linoleum oczyścić na miejscu na mokro.	obmieść.
Popielniczki	wypróżnić i wytrzeć	wypróżnić i wytrzeć.
Przyrządy ogrzewalne	obetrzeć gałganem na mokro	
Popielniki i palenisko pieca	wypróżnić popielnik, palenisko oczyścić, od czasu do czasu wyjąć z przedziału wszystko paliwo i zrobić gruntowny porządek	
Wyściełane siedzenia i oparcia, wogóle wszelkie przedmioty roboty tapicerskiej, poduszki, kołdry, rolety	Części zdejmowane wynieść z wagonu, wytrzepać trzepaczką i oczyścić szczotką; z niewyjmowanemi częściami postąpić taksamo wewnątrz wagonu przy otwartych drzwiach i oknach. Siedzenia składane wysunąć dla oczyszczenia miejsc zakrytych Pilnie baczyć, aby się w wagonie robactwo nie zalęgło i dla zapobieżenia temu przecierać od czasu do czasu meble, tkaniny i drzewo (zwłaszcza w miejscach zakrytych) naftą z 10% dodatk. benzyny. Pokrycie skórzane lub ceratowe odkurzyć i wytrzeć gałganem. Części, które dla oczyszczenia były z wagonu wyjęte, zakładać na miejsce nie wcześniej, aż ukończone będą w wagonie wszystkie roboty i kurz osiądzie. Części nie wyjmowane obejrzeć jeszcze raz po ukończeniu innych robót i odkurzyć dodatkowo.	Oczyszcić szczotką na miejscu. Pokrycie skórzane lub ceratowe odkurzyć i wytrzeć gałganem.

Części wagonów	przy oczyszczaniu gruntownem	dodatkowem
Pokrowce na siedzenia	Zdjąć dla dokonania robót powyższych nad częściami miękkiemi i odkurzyć. Prac w okresach ustalonych stosownie do miejscowych potrzeb. Pokrowiec winien być niezwłocznie zdjęty dla wyprania lub dezynfekcji, jeśliby zdarzyło się, że korzystał z niego chory na chorobę udzielającą się.	
Lampy, abażury	Odkurzyć, więcej zanieczyszczone odjąć do wymycia.	Odkurzyć.
Latarnie	Odkurzyć i przetrzeć suchym miękkim gałganem. W latarniach szkła przetrzeć, w razie potrzeby wymyć i wytrzeć do sucha. Stearynę i sadze z latarni starannie usunąć. Odbłyski starannie oczyścić, aby błyszczały. Zardzewiałe odbłyski przetrzeć gałgankiem zwilżonym w spirytusie. Rurki wyciągowe w latarniach raz na tydzień rozebrać dla usunięcia sadzy; uciekać się do tego każdorazowo, skoro duża ilość sadzy w latarni wskaże, że rurka jest mocno zanieczyszczona. (Oczyszczanie rurek z sadzy i lichtarzy ze stearyny niezbędnem jest dla zapobieżenia pożarowi).	Latarnie oczyścić z sadzy i stearyny, szkła i reflektory starannie przetrzeć.
Półki na rzeczy, drzwi, ramy okienne	Odkurzyć, wytrzeć suchym gałganem. W lecie sprawdzić zamykanie się okien.	Odkurzyć. W lecie sprawdzić zamykanie się okien
Wentylatory sufitowe i nad oknami	Odkurzyć, sprawdzić działanie.	Odkurzyć
Szyby	Wymyć z obu stron wilgotną gąbką, lub gałganem, unikając zanieczyszczenia wnętrza wagonu, poczem przetrzeć suchem gałganem, obcinkami lub bibułą, aby nie pozostały plamy matowe. Zwracać uwagę na czystość brzegów, a zwłaszcza rogów szyb.	Wytrzeć ścierką, zanieczyszczone oczyścić, w razie potrzeby odmyć.

Części wagonów	przy oczyszczaniu gruntownem	dodatkowem
Lustra	Odkurzyć, w razie potrzeby wymyć i wytrzeć do sucha, jak wyżej szyby.	Odkurzyć
Klosze, szyldziki, klamki i inne części metalowe	Szkło odkurzyć, w razie potrzeby umyć. Części metalowe, nie niklowane i nie lakierowane oczyścić do połysku, nie używając jednak przytem kwasów. Przy oczyszczaniu części metalowych baczyć, aby nie zanieczyścić przylegających części.	Klosze odkurzyć, części metalowe wytrzeć suknem
Spluwaczki	Po wypróżnieniu i starannem wypłókaniu wytrzeć do sucha i dno zalać 3%-ym rozczynem szarego mydła. Metalowe części oczyścić jak wyżej.	Wypróżnić, wypłókać, wytrzeć zewnątrz do sucha, zalać dno 3% rozczyn. szarego mydła
Podłoga	Po zamieceniu wytrzeć zwilżoną ścierką. W okresach wskazanych przez Dyrekcję myć wodą gorącą z szarem mydłem.	Zamieść
Plamy na pokryciu wełnianem	Oczyścić pokrycie szczotką z kurzu następnie plamę wywabić środkiem, stosownym do rodzaju plamy (najczęściej benzyną).	Oczyścić szczotką, plamę brudzącą usunąć o tyle, aby nie brudziła
Plamy na pokryciach skórzanych lub z ceraty różnych odmian	Odmyć gąbką z mydłem lub gałgankiem z benzyną i wytrzeć do sucha.	Jeśli są brudzące odmyć gąbką z mydłem i wytrzeć do sucha
	Ustępy i umywalnie patrz dalej.	
	Wagony twarde.	
Drzwi, okna, półki na rzeczy, przyrządy ogrzewania i oświetlenia, wentylatory, spluwaczki, chodniki, klamki, sufit, ściany, podłogi	Wagon wymieść i odkurzyć przy otwartych drzwiach i oknach; okna, półki na rzeczy, przyrządy ogrzewania i oświetlenia, wentylatory, spluwaczki — oczyścić jak w wagonach miękkich; sufit odkurzyć; ściany, drzwi, klamki wytrzeć suchą ścierką; podłogę myć gruntownie z mydłem przynajmniej raz na 4 tygodnie (ale nie podczas mrozu).	Podłogę wymieść, wnętrze odkurzyć przy drzwiach i oknach otwartych. Drzwi, klamki, okna wytrzeć suchą ścierką; latarnie i spluwaczki oczyścić, jak w wagonach wyściełanych

Części wagonów	przy oczyszczaniu gruntownem	dodatkowem
Ławki	Obetrzeć ścierką na mokro, a potem do sucha.	Obetrzeć ścierką z kurzu
Sufit i sciany	Przetrzeć ścierką na sucho; jeśli brudne na mokro; jeśli bardzo brudne umyć wodą z mydłem.	
Plamy na częściach drewnianych	Zmyć szczotką z ciepłą wodą a w razie potrzeby rozczynem szarego mydła.	Jak przy oczyszczaniu gruntownem, o ile plama brudzi
Przedziały dla bagaży i psów	Wymieść. Przedziały dla psów wymywać rozczynem szarego mydła w razie ich zanieczyszczenia, a w każdym razie przynajmniej raz na miesiąc. Tak samo należy wymywać niezwłocznie po przewiezieniu chorego psa.	Wymieść
	Ustępy i umywalnie.	
	Podlegają szczególnie starannemu oczyszczeniu.	Starannie oczyścić
Przyrządy do mycia metalowe lub porcelanowe	Przemyć 3%-ym rozczynem szarego mydła, przepłukać wodą i wytrzeć do sucha.	Przepłukać wodą
Pisuary, siedzenia, rury spadowe i klapa dolna	Przemyć starannie przy pomocy odpowiedniej szczotki 3%-ym rozczynem szarego mydła, poczem przepłukać wodą.	Przepłukać obficie wodą, a w razie zanieczyszczenia postąpić jak przy czyszczeniu gruntownem
Siedzeniowe pokrywy i krążki	Przetrzeć na mokro, potem do sucha.	Przetrzeć na sucho, w razie potrzeby na mokro
Podłoga	Obmyć wodą z szarem mydłem i wytrzeć mokrą ścierką.	Spłukać wodą i wytrzeć
Okna i wentylatory, latarnie.	Jak w wozach wyściełanych. Wentylator trzymać otwartym, okna możliwie często otwierać.	Odkurzyć, przedział przewietrzyć
Woda w zbiornikach	Spuszczać wodę od czasu do czasu (co 3—4 jazdy) zupełnie przepłukując przytem zbiorniki. W wagonach nie mających ciągłego ogrzewania należy w zimie w czasie mrozów wypuszczać wodę	Dolać wody

Części wagonu	przy czyszczeniu gruntownem	dodatkowem
	Części wagonu zewnętrzne.	
Dach	Przy zamkniętych oknach i wentylatorach oczyścić z kurzu i śmiecia rynny i skrzynki nad wentylatorami, jakoteż rurki wyciągowe.	
Ściany	Przy zamkniętych oknach i wentylatorach ściany lakierowane odkurzyć miękką szczotką, lub obetrzeć miękkim gałganem. Pozatem w pewnych terminach obmyć ściany obficie wodą i gąbką. To ostatnie należy robić latem, a w zimie podczas mrozów w pomieszczeniu o 3° powyżej zera. Niewolno przy oczyszczaniu ścian lakierowanych używać drapiących przyrządów.	
Skórzane harmonje i markizy	Co 4 tygodnie oczyścić szczotką, poczem natrzeć wazeliną lub tranem i wytrzeć do sucha.	Wymieść wewnątrz
Zderzaki, sprzęgła, części hamulcowe zewnętrzne, belki zderzakowe i podłużne	Oczyścić z błota, brudu i kurzu, przetrzeć obcinkami z naftą z dodatkiem grafitu (omijając napisy).	
Podwozie	Oczyścić z brudu, śniegu i lodu najlepiej prądem wody, bacząc jednak, by brud i woda nie dostały się do maźnic.	
	Obmieść.	
Stopnie	Zimową porą oczyścić z lodu i posypać piaskiem.	Odczyścić

Czcionkami Drukarni Dziennika Poznańskiego.